

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 93478 —

KLASSE 63: SADDLEREI UND WAGENBAU.

AUSGEGEBEN DEN 21. AUGUST 1897.

GEORGE DWIGHT UPSON IN CLEVELAND (OHIO, V. ST. A.).

Sattel für Fahrräder u. dgl.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 16. Februar 1897 ab.

Die vorliegende Erfindung bezweckt, einen Sattel zu schaffen, welcher den verschiedenen Stellungen und Bewegungen des Fahrers entsprechend sich selbstthätig verstellt; er trägt zwei sichere, bequeme und hygienisch vortheilhafte Sitze, welche der verschiedenartigen Lage und dem Bau der Sitzbeine jedes Einzelnen sich anpassen.

Diese Sitze sind horizontal oder nahezu horizontal auf dem Sattel neben einander angeordnet und können nach vorn geneigt und unabhängig von einander hin- und herbewegt werden, ebenso wie auch eine Drehung derselben in horizontaler Ebene um eine gemeinsame Achse möglich ist. Außerdem kommen bei der vorliegenden Erfindung noch verschiedene Neuerungen bezw. Verbesserungen in der Construction in Betracht.

In der Zeichnung giebt Fig. 1 eine Vorderansicht des die Erfindung bildenden Sattels; Fig. 2 ist eine Seitenansicht, wobei die punktirten Linien den Sitz in geneigter Stellung wiedergeben; Fig. 3 ist ein Schnitt durch den Sattel in der Längsrichtung und Fig. 4 ein Grundriss. *A* ist eine horizontal oder nahezu horizontal gelagerte Platte, welche auf einer Scheibe *B* ruht und um einen verticalen Zapfen *b* der letzteren drehbar ist, so daß die Platte in schwingende Bewegung um denselben nach der einen oder nach der anderen Richtung versetzt werden kann. Stift *B*¹ der Scheibe *B* und Stift *A*¹ der Platte *A* dienen zur Begrenzung der schwingenden Bewegung der letzteren nach der einen, Stift *B*² der Scheibe *B* und Stift *A*² der Platte *A* zur Begrenzung der schwingenden Bewegung der

letzteren nach der anderen Richtung. Die beiden Spiralfedern *C C* führen die Platte jeweils in ihre normale Mittellage zurück.

Platte *A* läuft auf einer entsprechenden Anzahl von Kugeln *D* der Scheibe *B*. Letztere ist auf ihrer Unterseite mit einer Zwinge oder dergl. *E* versehen, mittelst welcher die Befestigung des Sattels auf der Sattelstütze etc. stattfindet, wobei natürlich eine oder mehrere Federn zwischen Sattel und Sattelstütze eingeschaltet sein können.

Platte *A* besitzt beiderseitig die nach auswärts gerichteten Arme *A*³ und *A*⁴, welche in Bezug auf die Achse *b* sich diametral gegenüberliegen. Auf jedem derselben ist eine Scheibe *G* um einen Bolzen *a* drehbar angeordnet, so daß die Scheiben in schwingende Bewegung in horizontaler Ebene versetzt werden können, wobei sie auf Kugeln *h* der Arme *A*³ und *A*⁴ laufen. Jede der Scheiben *G* trägt einen Sitz *I*, zweckmäßig von runder Form, dessen Körper aus einer entsprechend gepolsterten Schale besteht. Die Sitze sind bei *I*¹ mittelst Scharnieres vorn an den Scheiben *G* drehbar befestigt, so daß der größere und deshalb auch der schwerere Theil des Sitzes und damit auch der Schwerpunkt des letzteren hinter den Scharnieren liegt; infolge dessen wird der Sitz stets durch seine eigene Schwere in seine horizontale oder Normalstellung zurückgeführt. Die oben beschriebene Drehbarkeit der Sitze an den Scheiben *G* ermöglicht ein Vorneigen der ersteren, wobei ihre Bewegung durch eine geeignete Einrichtung begrenzt ist; nach der Zeichnung besteht letztere aus einer Schnur, einem Riemen oder dergl. *K*,

welche auf der dem Scharnier entgegengesetzten Seite am Sitz und in der Platte G befestigt ist. Der Scharnierbolzen steht mit beiden Enden aus dem Scharnier vor und bildet hiermit einen Anschlag, welcher gemeinsam mit den Stiften A⁵ und A⁶ die schwingende Bewegung der bezüglichen Scheibe G begrenzt. Zwei Spiralfedern LL, welche an jeder Scheibe angreifen, führen dieselbe in ihre mittlere oder Normalstellung zurück.

Aus der vorstehenden Beschreibung ersieht man, daß jeder Sitz nach vorwärts geneigt und unabhängig vom anderen in horizontal schwingende Bewegung versetzt werden kann, und daß beide Sitze um eine gemeinsame verticale Achse geschwungen werden können. Infolge dieser Beweglichkeit, der Anordnung und des Zusammenwirkens der einzelnen oben beschriebenen Theile, paßt sich der Sitz anstandslos und ohne Mühe des Fahrers jeder Bewegung desselben an. Wenn der letztere gerade sitzt, bleiben die beiden Sitze horizontal oder nahezu horizontal; lehnt er sich beim Fahren nach vorn, so neigt sich der Sitz nach dieser Richtung, wie in Fig. 2 punktiert dargestellt ist. Infolge der Schwingungsfähigkeit jedes einzelnen Sitzes erfolgt eine Drehung desselben jeder seitlichen Bewegung des be-

treffenden Fusses entsprechend, während in Verbindung hiermit die Drehbarkeit beider Sitze um eine gemeinschaftliche Achse dem Fahrer einen größeren Spielraum und demzufolge erhöhte Kraftausübung bei leichterer Operationsfähigkeit gestattet.

Der Sattel ist bequem und vom hygienischen Standpunkt aus vortheilhaft für den Fahrer, da er den Muskeln und Gliedern desselben eine freie Entwicklung erlaubt.

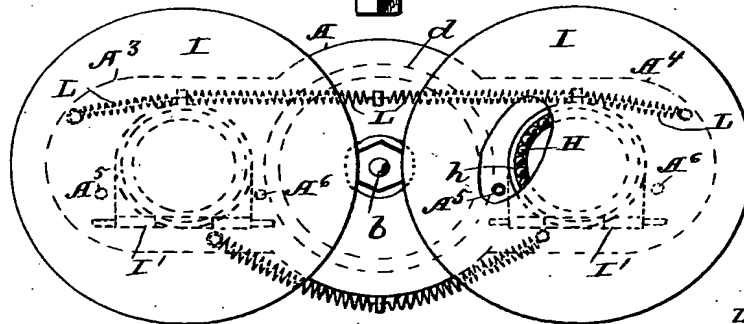
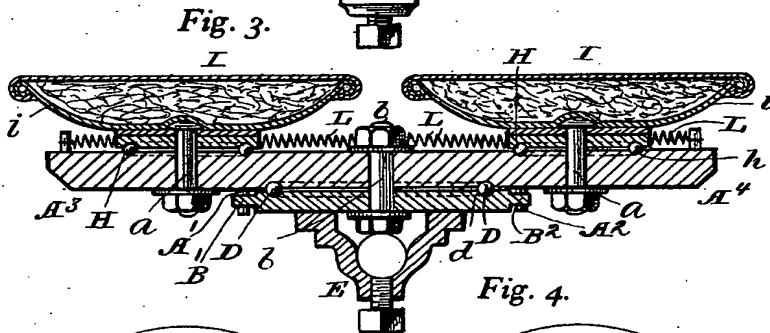
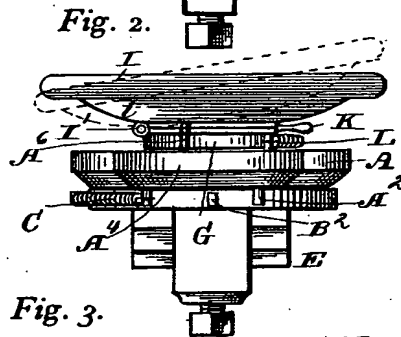
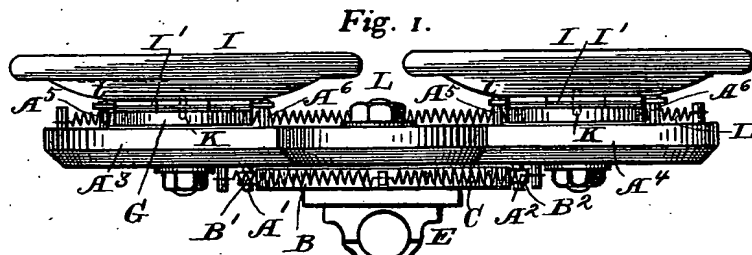
PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Ein Sattel für Fahrräder und dergl., bestehend aus einer horizontal oder nahezu horizontal drehbaren Platte (A), auf welcher die beiden Sitze (i) unabhängig von einander um zur Platte (A) verticale Achsen drehbar sind, wobei die Drehbarkeit der Platte (A) und der Sitze (i) durch Anschläge (A¹ B¹ A² B² bzw. I¹ A⁵ A⁶) begrenzt wird und wobei die Platte (A) und Sitze (i) durch Federn (C bzw. L) in ihre normale (Mittel-) Stellung zurückgeführt werden.
2. Eine Ausführungsform des unter 1. gekennzeichneten Sattels, bei welcher die Sitze (i) um ein Scharnier (I¹) vertical drehbar sind, welche Drehung durch einen Riemen oder dergl. (K) begrenzt ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

GEORGE DWIGHT UPSON IN CLEVELAND (OHIO, V. ST. A.).

Sattel für Fahrräder u. dgl.



Zu der Patentschrift

№ 93478.